Las TORERAS del Hum - Navegación Interior, 1906-1942

“Ro Hum Rio Negro
tuicha yacare tata rehegua onata
gran yacaré de fuego nadaba,”

“Juruas de lejos se venían
guasu Mercedes trasían sus petates
hermanos tapes del bote yacaré abajaban,”

“leña de monte hum allegamos,
sacos de yute con galleta dura
fajinas nos pagaron.”

Al escribir este artículo, tomamos con eje inicial la excelente publicación de José Maria Ferrari, publicado en Histamar.com.ar en el año 2012, el cual se basa en una publicación del Sr. César Guerra, del año 1956, con motivo del cincuentenario (1906-1956) de la creación de la “Oficina de Navegación Interior de nuestros ríos”, en custodia del ingeniero Jorge Trinka Hladik de la Dirección Nacional de Hidrografía (M.T.O.P.).

La Revolución de 1904
Finalizando la “Revolución de 1904”, el joven Víctor Sudriers, actuando como ingeniero del ejército gubernamental, sin rango militar, debió diseñar, construir un puente flotante, empleando barriles de madera, sobre el Río Negro, a la altura de km 546 en la denominada “Picada de los Ladrones”.

Ingeniero Soudriers
Más tarde, en tiempos de paz, al momento de desmantelar el puente, el caudal del Río Negro era tal que Sudriers es sorprendido por una enorme creciente. Piensa en construir una balsa, para allegar los materiales del puente hasta Paso de los Toros. Autorizado, en su aventura, Sudriers y ayudantes tentaron llegar hasta Paso de los Toros, infructuosamente, debiendo dejar el material en San Gregorio. Esta experiencia siembra en Sudriers la semilla de la navegabilidad del río, y posterior aprovechamiento hidroeléctrico del Río Negro. Ya en esa época se contaba con datos

o registros de cotas del río por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay.

Desde Mercedes hasta Paso de Pereira, más de 600 km de extensión a navegar, desde 1906 a 1942, funciono lo que se denominaría oficialmente como; "Navegación de los Ríos Interiores", dependiente del Ministerio de Fomento (1891-1911), cuyo ministro era el ingeniero Juan A. Capurro.

Decreto del 14 de Octubre de 1905
La cámara de Representantes en Asamblea General, y en proyecto remitido por el Poder Ejecutivo, el Presidente Batlle y Ordoñez, y Juan A. Capurro Ministro de Fomento; decretan la creación de la denominada “Navegación Interior del Río Negro”, por un empréstito de 3 millones de pesos, para construir un apostadero y comprar tres vapores.

Decía Batlle al abrir la sesión; “.. resulta que esas embarcaciones tendrán su paso asegurado durante 10 meses al año.”

Astillero Harrow & Co., de Glasgow, 1905
Dice José Maria Ferrari:
“Previstos los recursos por la Ley citada, el Ministro de Fomento Ing. Sr. Juan A. Capurro, telegrafía al Encargado de la Legación en Londres, Sr. Sáenz de Zumarán, que solicite cotización para la construcción de 3 vapores cargadores. Estudiadas las propuestas recibidas se resuelve adjudicar la construcción de los mismos a la firma Harrow & Co., de Glasgow, por ser la que mejor se adapta a las condiciones para esa navegación.”

“El día 31 de octubre de 1905 se firma el respectivo contrato, se establece el precio de libras 2.144 por cada uno. La libra esterlina cotizaba a 4,70 pesos de nuestra moneda.

El tiempo de construcción de los mismos se estimó de 3 a 4 meses y más tarde se evaluó la necesidad de contar con 2 vapores de pasajeros al precio de 2.700 libras cada uno.

Terminada la construcción en los plazos convenidos y previo a las pruebas correspondientes, los mismos son desarmados y enviados al puerto de Montevideo, al cual arriban en abril de 1906. A su vez por resolución del Superior Gobierno del 31 – XII- 1905, son

designados con los nombres simbólicos de: ***Paz, Orden, Legalidad, Progreso*** y ***Libertad***."

Resuelta esta adquisición, con fecha 25 de mayo el Presidente de la República y su Ministro de Fomento DECRETAN:"

"Art. 1º: Créase una oficina especial, dependiendo del Ministerio de Fomento, denominada OFICINA DE NAVEGACION DE LOS RIOS INTERIORES (25 de mayo de 1906).

Art. 2º: Nombrase Director en Comisión de dicha Oficina al Ing. D. Juan Alvarez Cortés y Ayudante al Sr. Pedro Esquerré y Aren, con los sueldos de $ 300 y $ 150 pesos respectivamente.

Art. 3º . Las obras proyectadas por esta Oficina, serán sometidas a la aprobación del Poder Ejecutivo, previo dictamen del Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros (creado en 1892, y Sustituído en 1911 por el Ministerio de Obras Públicas con sus 4 clásicas Direcciones Nacionales: Vialidad, Hidrografía, Topografía y Arquitectura)

Art. 4º. El pago del presupuesto de la Oficina, como también el importe de las obras a realizarse, el de las embarcaciones, apostadero, varadero, muelles, chatas y útiles en general, se imputarán a los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Publicas de 1905." (Fue la 1ª Ley de Obras Públicas en asignar recursos para hidrografía.)

Art. 5º. La Administración organizará oportunamente el servicio para el transporte de pasajeros, mercaderías, etc, realizado por estas embarcaciones del Estado (Aclaremos que fue la 1ª empresa de carácter estatal de la primera Presidencia de José Batlle y Ordóñez. 1903 – 1907).
Art. 6º. Comuníquese, etc."

JUAN GIAGGIONI Y PABLO MARTINEZ, 1905

Dice Emilio Hourcade Leguisamo; en la REVISTA HISTORICA DE SORIANO N°40; "El ingeniero Soudriers, diputado por Canelones, impulsa la idea de enviar a Paso de los Toros un vaporcito que no calara más de 30 centímetros descargado, y 60 centímetros descargado, destinado a navegar el Alto Río Negro". El presidente Battle toma la idea y encargó la compra del vaporcito, que estaría

pronto en unos 2 meses, siendo de 12 metros de eslora, y el bajo calado requerido, cargando hasta 40 toneladas de carga.

VAPORCITO EXPERIMENTAL, 1906

No lo dice el texto, pero asumimos el fondo de la embarcación era sin quilla, la que seguramente se clavaría en el fondo de los bajos del Río Negro, y rompería en las rocas.

Dice el Diario Oficial del 9 de enero de 1906; MINISTERIO DE FOMENTO, Montevideo, 5 de enero de 1906;

“Se acepta su propuesta para la venta de una embarcación automóvil especialmente construida para ríos, toda de acero, y la que se destina a los estudios preliminares de la navegación del Río Negro. “ El pago sería de $1.750 contra entrega y pruebas prácticas.

LA OFICINA EN PASO DE LOS TOROS, 1906

A su vez con la flota de navegación formada y creada la Oficina de Navegación de los ríos del Interior, por decreto del 3 de mayo de 1906, se dispone la compra de un terreno en Santa Isabel, hoy Paso de los Toros, para la ubicación de las Oficinas, construcción del muelle Apostadero, Varadero, depósito de cargas, etc.

ISABEL BALSAMO, 1908

“Así se procede a comprar a la Sra. Isabel Bálsamo de Muape, un terreno de 3 hectáreas, donde se efectuarán las obras del Apostadero Central de la Navegación Interior del Río Negro, adjuntas al Varadero en 1908.
Así se procede a comprar a la Sra. Isabel Bálsamo de Muape, un terreno de 3 hectáreas, donde se efectuarán las obras del Apostadero Central de la Navegación Interior del Río Negro, adjuntas al Varadero en 1908.”

SANTA ISABEL, 1866

“ El nombre primitivo es de Santa Isabel, en honor de la Sra. Isabel Rosas de Bálsamo, madre del Sr. Venancio Bálsamo, que donó en 1866 las 345 hectáreas para el centro poblado. Me adjunta además una vieja fotografía familiar con el primitivo muelle hoy inexistente, su guinche mecánico a vapor, una de las chatas de carga, amarrada al muelle y amadrinada a uno de los vapores que la remolcaba. Me aclara que sus antepasados siempre trabajaron en el muelle y

tripulando los barcos del Río Negro, a los que se conocían popularmente como Los Toreros. Un ramal ferroviariode 3 kms unía el apostadero y sus instalaciones a la cercana estación del ferrocarril situado mas al oeste.”

CENTRO FERROVIARIO, 1886

“Paso de los Toros, desde 1886 era la más importante estación después de la de Montevideo, verdadero nudo ferroviario en el centro del país, en el que convergían tres grandes ramales, Montevideo, Durazno, Paso de los Toros hacia el Sur; Paso de los Toros, Tacuarembó, Rivera al norte y la línea del ferrocarril Middland al litoral, Paysandú (1890), Salto (1892), Artigas (1895). Este ramal ferroviario ha desaparecido, no así el antiguo terraplén me informa la Sra. González Porcal.”

Sra. Carmen González Porcal, funcionaria desde 1979 de la Regional de Hidrografía de Paso de los Toros. Agradece Jose Maria Ferrari su aporte de fotografías antiguas de los muelles con una grúa, donde trabajaban sus familiares, para el articulo de Histamar.com.ar

FUNCIONARIOS DE LA OFICINA, 1911

Su primer jefe fue el ingeniero Juan Andres Alvarez Cortes, el segundo jefe, en 1911 pasa a ser el ingeniero Sabbia. El técnico Pedro Esquerré y Aren, que luego pasa a ser jefe del Apostadero de Paso de los Toros, fue quien acompaño al ingeniero Victor Soudriers en sus viajes por el alto Río Negro.

EN BOTE y CHALANA, 1906

Esquerre hizo personalmente, solo, el viaje en un bote de 2 remos, en el trayecto entre Paso Pereira (límite con el Departamento del Cerro Largo) y Paso de los Toros, en seis días de navegación.

Luego en una chalana, en enero 1906, en compañía de un peón, en un viaje de 16 días, el recorrido entre Paso de los Toros y Mercedes, comprobando la navegabilidad del Alto Río Negro. Dibujando los primeros mapas y planos.

Menciona Ferrari: “Según el diario El Día del 16 de enero de 1906. *“… Es la primera vez que se efectuó con fines científicos, un viaje por el Río Negro, culminado con éxito y un excelente y detallado informe a las Autoridades …”* . Prosigue el cronista, que se le confían al Sr. Esquerre, a partir de entonces radicado en Paso de los Toros, la construcción del varadero para el armado de los

vaporcitos, la confección de los itinerarios y las principales estaciones intermedias para el atraque de los mismos.

LOS VAPORES

Dice Ferrari en histamar.com.ar;
“Su casco de madera, medía 25 metros de eslora, 5 metros de manga y 1,30 metros de puntal, es decir eran de fondo plano y ancho, aptos para la navegación en un río de variable caudal. "

“Movidos por dos hélices protegidas contra golpes dentro de tubos de acero, dos motores y una caldera a vapor que estaban colocados en la bodega media del casco, de las cinco con que contaba. Como vemos a diferencia de los famosos vapores del Río Missisipi carecían de ruedas laterales (inmortalizados por MarkTwain).”

50 TONELADAS – 40 PASAJEROS

“Sus nombres: ***Paz*** y ***Orden*** para los de pasajeros, ***Legalidad, Progreso*** y ***Libertad*** para los cargueros. Estos podían transportar hasta 30 toneladas en sus cuatro bodegas y cubierta, mientras los de pasajeros, 30 alojados en camarotes de 1ª clase y 50 en 2ª”. Camarotes con cama y un comedor eran las comodidades el servicio.

“Mas tarde todos fueron adaptados para carga y pasajeros. Contaban con servicio de comedor. De acuerdo a lo informado por el Sr. Pedro Armúa y Larraud, en su bien documentada “Historia de Paso de los Toros”, de quien extraigo estos datos. Corría a ambos costados del casco dos túneles o tubos de aceros, llenos de agua, que permitían en los bajos, alimentar ambas hélices. Calaban solo 0,30 cmts en lastre y 0,70 cargados a pleno.”

Otras fuentes indican 0,8 metros de calado, 40 o 50 toneladas de carga, o 40 pasajeros. La confusión se da porque los cinco vapores fueron modificados, cambiando sus características originales.

MOTORES DE 20 HP

Dice Martinez Moreno que el problema de la poca profundidad del Río Negro, la ausencia de puertos y muelles en las ciudades y poblaciones de las riveras, no posibilidad de dragar el Río Negro, fue resuelto por la borda baja (0,9 metros de calado), y amplias bocas-escotillas para permitir el embarque directo desde las costas, las cargas de hasta 40 toneladas.

“..se aligeró la embarcación en todo lo posible eliminando aparejos de maniobra, guinches de carga y limitando la capacidad las carboneras (bodegas para almacenar gran stock de carbón combustible), ya que la leña de los bosques marginales podían suministrar el combustible para alimentar la caldera que servía a dos máquinas de 20 HP c/u, sin condensador pues que el río permitía trabajar en circuito abierto.”

VIAJES, PASAJEROS, CARGA

En los Anales de la Universidad N°125 del año 1929, encontramos el resultado de los vapores del Río Negro;

Viajes realizados;
149 (1908), 105 (1909), 110 (1910), 165 (1911).
Número de pasajeros; 321 (1908), 214 (1909), 196 (1910), 315 (1911)

Tonelaje de Carga:
1.300 T (1908), 1.012 T (1909), 1.125 T (1910), 3.272 T (1911)

Producido:
$4.547 (1908), $7.718 (1909), $6.924 (1910), $17.975 (1911)

Desde su creación en 1906 hasta 1942 que dejan de operar, los 5 vaporcitos realizaron 1816 viajes, recorriendo 443.338 km, transportándose 47.850 toneladas métricas de carga, y 10.862 pasajeros.

LARGOS VIAJES

Los vaporcitos pasaban más tiempo amarrados en el varadero, o esperando en las estaciones que hubiese nivel y caudal de agua, que navegando, lo que llevaba a viajes prolongados bajando entre Paso de los Toros y Mercedes, o subiendo a San Gregorio de Polanco. La línea telefónica entre Mercedes y Paso de los Toros fue fundamental para coordinar horarios, conocer el clima y las incidencias fluviales.

LLEGARON DESARMADOS

Continua Ferrari; “Recibidos en el puerto de Montevideo, enviados desarmados (por ferrocarril) a la Estación Paso de los Toros y de allí

al varadero, donde fueron armados por personal uruguayo, realizando con éxito su navegación inicial en el Río Negro.

Las “CINCO TORERAS”
Dice Emilio Hourcade Leguisamon en su libro que los cinco vaporcitos eran conocidos como “las toreras”, mote que se ganaron por haber sido armados en Paso de los Toros, y femenino como corresponde a toda embarcación.

Aunque según Aurelio Piccone, en su libro “Memorias del Río Negro”, los vaporcitos eran denominados “El Torero” por su origen en Paso de los Toros.

TRIPULACION
La tripulación estaba constituida por el capitán, un maquinista, dos foguistas, un cocinero y un marinero. (“FLUVIALES DEL HUM”, en Revista Histórica de Soriano N°27-28).

EL LIBERTAD PRIMERO
El primero en ser botado fue el ***Libertad***, dedicado a carga, aunque poco después fue adaptado para carga y pasajeros, igual que los restantes.”
En todas las fotografías de L. Laurenti vemos los 5 vapores adaptados ya para carga y pasajeros, lo que hace difícil distinguir cual es cual entre los mismos.

VAPOR Y FERROCARRIL
El movimiento de cargas y pasajeros en la región se realizaba en estos vapores y por ferrocarril (llego a PdeT en 1887).

Por ejemplo, abordando el vapor 06:00 AM en San Gregorio, se embarcaba en el tren de 12:30 hacia Montevideo.

SIN CARRETERAS
A principio de siglo XX los medios de comunicaciones de carga y pasajeros eran; diligencias y caballos, cruzando el Rïo Negro gracias a la balsa (1857), el ferrocarril (1887), los 5 vapores del Río Negro (1906). No llegarían las carreteras hasta 3 décadas mas tarde.

DOS ITINERARIOS
Se establecieron dos itinerarios:

Aguas Arriba: PdeT – San Greg
Paso de los Toros hacia el Este, llegando hasta San Gregorio y Paso Pereira sobre el Río Negro y remontando el Río Tacuarembó, hasta Paso de la Laguna (2 leguas arriba) y en ocasiones cuando el caudal era suficiente, hasta Paso del Borracho, hoy Pueblo Ansina, a 10 km del Departamento de Rivera, próximo a las minas de oro de Minas de Corrales. Actualmente lo cruza la Ruta 26 hacia Melo en un puente insumergible.

Aguas Abajo: PdeT - Mercedes
Hacia el oeste el trayecto hasta Mercedes a 320 km. donde estaba ubicada la 2ª receptoría de Aduana, haciendo combinación con los pequeños vapores, que completaban el trayecto de 55 km hasta las bocas del Yaguari en el Río Uruguay, combinando con los vapores de la Compañía Nicolas Mihanovich, que cubrían la línea Salto, Concordia, Paysandú, Concepción, Gualeguaychú, Nueva Palmira, Buenos Aires y desde allí al resto del Mundo.

CALENDARIO
Según la "Guía de Mercedes" de 1915-1916; el servicio de vapores del Río Negro (con punto de partida en Mercedes) era;
-Bajada: los días domingos, miércoles y viernes.
-Subida: los días domingos, martes y jueves. Pero este calendario dependía del estiaje (perdida de caudal y nivel de aguas por las sequias).

A MERCEDES, 1906
Dice Ferrari; "El primero de los vapores en arribar al puerto de Mercedes desde Paso de los Toros, fue el ***Progreso,*** recorriendo el largo trayecto de 60 leguas en 22 horas de navegación. (3-XI-1906)."

"Significó un gran acontecimiento, muy festejado por las Autoridades con un brindis en la Jefatura Departamental a cargo del Sr. Bernardino Chans quien se apresuró a telegrafiar al Sr. Presidente de la República, José Batlle y Ordóñez, felicitándole por este gran suceso que señala un nuevo progreso para la República y su inspirado Gobierno."

PASO DEL BORRACHO
"Previamente el mismo vapor había remontado el Río Tacuarembó hasta Paso del Borracho regresando a Paso de los Toros,

recorriendo un total más de 800 km. según informe del Sr. Esquerre y Aren, que viajaba en el mismo. El día 14 de noviembre emprende su viaje de regreso arribando, a Paso de los Toros el día 18 de noviembre de 1906 sin dificultades."

TELEGRAFO Y TELEFONOS

"Pedro Esquerre y Aren aprovechó el viaje para rectificar o corroborar los estudios previos que se estaban haciendo para el tendido de una línea telegráfica y telefónica entre Mercedes y Paso de los Toros, y que luego se extendió hasta el Paso de Pereira con un total de 600 km., otra conquista de gran significación para romper el estado de aislamiento reinante en esas alejadas regiones."

"El transporte de todos los insumos y materiales, postes, hilos, aparatos, personal, para esas tareas en pleno campo, fue facilitado por el vapor de carga ***Legalidad***. Dicho vapor estaba a cargo del Capitán Rodríguez y del hábil práctico del Río Negro Sr. Silva. Datos extraídos del minucioso trabajo del Sr. Hourcade."

DOCE ESTACIONES, 1908

El Diario Oficial del 7 de abril de 1908, anunciaba las estaciones de "Navegación de los Ríos del Interior", para telefonía y telégrafos conectados al resto del Uruguay. Todas a disposición del público, con la misma tarifa que el telégrafo nacional;

Al Este:
Paso de los Toros, Paso de Bustillo, San Gregorio y Polanco del Río Negro, Las Cañas, Paso de Ramírez, Paso de Pereyra.

Al Oeste:
Paso de Quinteros, Paso de Porrúa, Paso de Navarro, Paso de Palmar, Paso del Correntino, Mercedes.

SAN GREGORIO, 1907

Cuenta una crónica de 1970, de la serie de cuadernos "Los Departamentos", número 15 Tacuarembó, que San Gregorio; "Vio San Gregorio pasar los años con una vida relativamente intensa, pese a su aislamiento. El Río Negro era navegable durante gran parte del año, con un servicio de barcos de Obras Públicas (los vapores de navegación interior, que llegaban hasta Mercedes)."

Ley de Estudios Hidrográficos, 1909

“La utilización de las aguas de ríos y arroyos es el problema del día y ha sido planteada en casi todos los países, como un recurso necesario e imperioso de la vida misma y los efectos benéficos que resultan de su utilización compensan con creces las ingentes sumas que se invierten en obras”. Ley presentada por los Diputados Víctor Sudriers y Alberto Cannessa, Proyecto de ley de Estudios Hidrográficos, 23 de marzo de 1909.

Este fue el comienzo del relevamiento, planimetría de los ríos, con instalación de escalas (reglas verticales con las alturas de las aguas), y mojones con los kilómetros, trabajos que luego dan lugar a las perforaciones geológicas, aforos de caudales del Río Negro, estudios topográficos, etc, y así determinar los mejores sitios para llegar a determinar la ubicación de las actuales represas y centrales hidroeléctricas; Rincón del Bonete, Rincón de Baygorria y C.H. Constitución (Central Palmar).

FIN DE LOS VAPORCITOS

Actualmente de la navegación en el Río Negro ni los recuerdos quedan, ya que el puerto (ubicada en la manzana N°59 de Paso de los Toros) ha sido desmantelado y los vapores desguazados. Dado su bajo calado, no pudieron emplearse en lago del embalse Rincón del Bonete.

Dice Aurelio Piccone; “El Torero se hundió frente al Club Remeros de Mercedes; … tenía dos motores y sus hélices estaban protegidas por unos tubos de acero para salvarlas de los golpes en las piedras, fundamentalmente en los saltos de Cololó.

REMOLCADORES Y CHATAS

Luego de llenado el embalse, y formado el lago de Rincón del Bonete, la navegación entre la represa con San Gregorio y Estación Cardozo, se cumplió hasta los años 60s, a un ritmo de un viaje por semana, operando el auto balsa H.L.8, con remolcadores; el H.C.11, y las chatas; H.J.18, H.J.19, H.J.20, H.J.21, H.J.22, embarcaciones más adecuadas para el lago, donde la acción del viento y el oleaje, harían imposible navegar con los 5 vaporcitos de nuestra historia.

En 1953 la carga transportada fue de 1880 toneladas, en 1954 bajo a 1598 toneladas, 1133 toneladas en 1956, y así continúo bajando, al variar el costo de los fletes por carretera (Diario Oficial del 23 de mayo de 1955).

A partir de 1960, las chatas de hierro remachado, van quedando fuera de servicio, al no contarse con reparación metalúrgica en sitio en alto Río Negro.

BALIZAMIENTO

Dificulto la navegación el hecho de que luego de su llenado en 1945, el lago no cuenta con señalización ni balizamiento (mojones, boyas y farolas de navegación), ni con cartas fluviales actualizadas. Al pretender navegar en el mismo, además de un piloto y navegante habilitados, es imprescindible contar con un práctico (un “baqueano” del lago) con experiencia en navegar en el lago.

LA PANCHITA

El cruce del lago frente al pueblo Estación Cardozo, que quedó aislado luego de llenado el lago, se cumplió con la lancha H.D.14 conocida como “La Panchita”. En 1955 el número de pasajeros transportados fue de 2069 y 113 toneladas de carga, en 1954 de 1496 pasajeros y 70 toneladas, en 1956 1428 pasajeros y 108 toneladas (Diario Oficial del 26 de abril de 1956).

FUENTES

REVISTA HISTORICA DE SORIANO, Números; 27, 28 y 40

NAVEGABILIDAD DE LOS RIOS NACIONALES, Tte. N. Homero Martinez Montero, Almanaque BSE 1962

Fotografías: Libro del Centenario 1825-1925, y L. Laurenti

RECOPILACION: P. Thomasset Trakalo